

⑨ 日本国特許庁 (JP)

⑩ 特許出願公開

⑫ 公開特許公報 (A)

昭56—135301

⑪ Int. Cl.³

B 60 B 27/02

B 62 M 9/10

識別記号

庁内整理番号

6833—3D

6475—3D

⑬ 公開 昭和56年(1981)10月22日

発明の数 1

審査請求 有

(全 3 頁)

⑭ 自転車用ユニットハブ

堺市浜寺諏訪森町東3丁325番地

⑮ 特 願 昭55—38596

⑯ 出 願 人 マエダ工業株式会社

⑰ 出 願 昭55(1980)3月25日

堺市南向陽町2丁1番16号

⑱ 発 明 者 小崎信夫

⑲ 代 理 人 弁理士 樋口豊治 外1名

明 細 書

1. 発明の名称

自転車用ユニットハブ

2. 特許請求の範囲

(1) ハブ軸に球押部材を装着し、この球押部材の先端部外周にローラ群を配すると共に基端部外周にボール群を配し、前記ローラ群及びボール群を介してギヤーと一体回転する駆動部材を球押部材外周に回転自在に支承せしめ、更にこの駆動部材外周にボール群及び一方回転機構を介してハブ体と一体回転する従動部材を一方回転自在に支承せしめたことを特徴とする自転車用ユニットハブ。

(2) 前記一方回転機構をラチェット機構で構成し、このラチェット機構を前記ローラ群の外周に位置させたことを特徴とする特許請求の範囲第1項記載の自転車用ユニットハブ。

3. 発明の詳細な説明

本発明は自転車用ユニットハブの改良に関し、調整が容易で、構造が簡単であると共に、球押

部材に駆動部材を組み込むことができ両者を予め一体化して取扱いが容易な自転車用ユニットハブを提供することを目的とする。

以下本発明を第1図に示す実施例に基づき具体的に説明する。(1)はハブ軸(2)に装着した球押部材で、その先端部外周にローラ群(3)を配すると共に基端部外周にボール群(4)を配してある。この球押部材(1)は従来のものと異なり、軸方向寸法が長く、その先端は後記従動部材(8)のスポーク取付用部(6)の半径方向内方にまで通する。前記ローラ群(3)は球押部材(1)の外周に設けた設付部(7)及び球押部材(1)に装着した止め輪(5)により軸方向の移動を規制されて球押部材(1)外周に配される。又リテイナ—(図示せず)によりローラ群(3)を保持すると好適である。(3)、(4)はローラ群(3)の前後に配した座金であるが、必要のものではない。前記ボール群(4)は後記ボール群(9)に比較し大径に形成された多数の鋼球よりなり球押部材(1)の外周に内周側に傾斜するよう形成された球受面(10)上に配される。

10はギヤー10と一体回転する駆動部材で、前記ローラ群(3)及びボール群(4)を介して球押部材(1)外周に回転自在に支承せしめられる。図示する例では、駆動部材10の基端側外周にギヤー10及び防塵カバー10を止着リング10を用いて一体的に取付け、駆動部材10の先端側外周にラチェット爪10を配設している。又駆動部材10の内周に前記球受面10に対向するように球受面10を形成し、両球受面1010間に前記ボール群(4)を保持させると共に、内周略中央に半径方向内方に向け突出する突条10を形成している。更に駆動部材10の外周の中央部に内向きに傾斜する球受面10を形成している。尚、図に示す実施例は1枚のギヤー10を備えたユニフトヘブに関するものであるが、これに代えて多段ギヤーを備えたユニフトヘブとすることもできる。

(6)はヘブ体10と一体回転する従動部材で、ボール群(4)及び一方方向回転機構10を介して前記駆動部材10外周に一方方向回転自在に支承せしめられる。図示する例では、この従動部材(6)は筒形

ネジ部10に組合し、且つ従動部材(6)と駆動部材10間にボール群(4)を配した後、前記球押部材(1)をヘブ軸(2)に沿って導通せしめ、両ボール群(4)に所定の押圧力を付与して駆動部材10及び従動部材(6)がスムーズに回転するよう調子合せを行い、次いでヘブ軸(2)に組合したロックナット10を締結して球押部材(1)をヘブ軸(2)に固定することにより本発明装置を自転車の変速右ヘブ部に組付けることができる。

本発明の自転車用ユニフトヘブは上記の如き構成を有し、駆動部材10をスムーズに回転させるための調子合せ作業及び従動部材(6)をスムーズに回転させるための調子合せ作業を、ヘブ軸(2)に対する球押部材(1)の締付調整により一挙に行うことができる。これは駆動部材10を支承する左右1対の回転支持部材の一方を軸方向の調整が不要なローラ群(3)により構成しているためであつて、第2図にその1例を示す従来例の如く(軸受部をすべてボール群(4)(4)で構成したもの)と比較し、組付作業及び調子合せ作業を半減

状に形成され、外周にスポーク取付用部10を有すると共にヘブ体10に圧嵌合され一体化されている。又この従動部材(6)の内周先端部には前記ボール群(4)を支承するための球受面10を形成すると共に、内周奥部には前記ラチェット爪10に係合するラチェット歯10を刻設している。このラチェット歯10は前記一方方向回転機構の一歯10を示す。又このラチェット歯10は軸方向位置において前記ローラ群(3)と略同一位置にある。

尚、図中10はロックナット、10は皿金、10はナット、10はヘブ軸(2)のネジ部である。

次に本発明装置の組付け方法につき説明する。前記球押部材(1)と駆動部材10とは、両者共にボール群(4)とローラ群(3)とを所定の位置に配すると共に、止め輪(5)を球押部材(1)の所定の位置に嵌着して相組合わせ、一体化することができる。かくしてヘブ体10及び従動部材(6)をヘブ軸(2)外周の所定の位置に配すると共に前記球押部材(1)と駆動部材10とを一体化したものをヘブ軸(2)の

させることができる。

又本発明装置使用後、ボール群(4)(4)が摩耗し、再調整が必要な場合にも、前記球押部材(1)を若干量導通せしめて調整すれば良く、装置の分解、再組付を必要としないのでその作業は極めて容易である。第2図に示す従来例によればネジ部(4)の締付けによる調整を必要とし、装置の分解、再組付けが必要で作業が煩雑となる。

又本発明によれば、球押部材(1)の外周にボール群(4)及びローラ群(3)を配して駆動部材10を支承しているので、従来例におけるボール支承体(4)、中子(4)、ネジ部(4)等の複数部品を1個の球押部材(1)で兼ねさせ、部品点取を減らして導通を簡単に行うことができる結果、コストダウンを図ることができる。

又本発明によれば、上述の如く球押部材(1)と駆動部材10とを予め組付けこれらを1ユニフトとし、このユニフトをヘブ軸(2)及び従動部材(6)に組込むことができるので、組付、分解作業が容易となる。

又本発明によれば、ギヤー一時停止時の滑力回転時には、半径方向外方のボール群(8)のみが回転し、半径方向内方のボール群(4)及びローラ群(3)は静止状態となるので、装置内の摩擦抵抗は少なく、スムーズに自転車を進走させることができると共に部品の摩損を減少せしめることができる。従来例によれば3組のボール群(4)(6)が回転し、摩擦抵抗が大となり、部品の摩損も増大する。

更に本発明によれば半径方向外方のボール群(8)に負荷される車体の重量を、その半径方向内方の両側に配されるボール群(4)及びローラ群(3)に配分することができるので、装置の回転を滑らかにすることができ、低いては自転車をスムーズに進走させることができる。

尚、前記一方回転機構部材をラチェット機構部材で構成した場合、従来例によればラチェット機構より伝わる負荷の断続的増減に支子(4)等に激振運動が生じ、車輪が揺れるという欠点があつたが、前記ローラ群(3)をラチェット

機構部材の半径方向内方位置に配し、軸方向所定の長さ亘つて駆動部材(11)を支承しうるよう構成すれば前記激振運動を規制して上記欠点を是正することができる。

4. 図面の簡単な説明

第1図は本発明の自転車用ユニフトハブの一実施例を示す断面図、第2図は従来例の断面図である。

(1)…球押部材 (2)…ハブ軸 (3)…ローラ群
(4)…ボール群 (6)…従動部材 (8)…ボール群
(11)…駆動部材 (12)…ギヤー (13)…ハブ体
(14)…一方回転機構部材

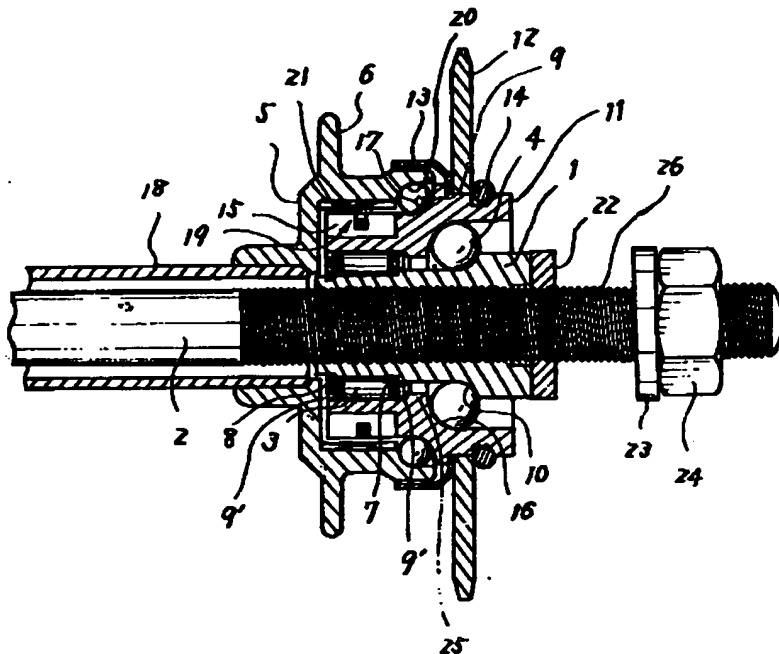
出願人 マエダ工業株式会社

代理人 弁理士 樋口 豊 治

弁理士 石 原 勝



第 1 図



第 2 図

